



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2018 m. balandžio 17 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Transportas – Bendros kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 3 dalis – 7 straipsnio 1 dalis – Teisė į kompensaciją – Atleidimas – Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ – „Laukinis streikas“

Sujungtos bylose C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ir C-290/17–C-292/17

dėl *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas, Vokietija) 2017 m. balandžio 6 d. (bylos C-195/17 ir C-197/17–C-203/17) ir 19 d. (bylos C-226/17 ir C-228/17) bei 2017 m. gegužės 11 d. (bylos C-254/17, C-275/17, C-278/17 ir C-281/17), 12 d. (bylos C-274/17, C-279/17, C-280/17 ir C-282/17–C-286/17), 16 d. (byla C-291/17) ir 17 d. (byla C-290/17) nutartimis, kurias Teisingumo Teismas gavo 2017 m. balandžio 13 d. (bylos C-195/17 ir C-197/17–C-203/17) ir 28 d. (bylos C-226/17 ir C-228/17) bei 2017 m. gegužės 15 d. (byla C-254/17), 18 d. (bylos C-274/17, C-275/17 ir C-278/17–C-286/17) ir 22 d. (bylos C-290/17 ir C-291/17), ir *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija) 2017 m. gegužės 16 d. (byla C-292/17) nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2017 m. gegužės 22 d., pagal SESV 267 straipsnį pateiktų prašymų priimti prejudicinį sprendimą bylose

Helga Krüsemann ir kt. (C-195/17),

Thomas Neufeldt ir kt. (C-197/17),

Ivan Wallmann (C-198/17),

Rita Hoffmeyer (C-199/17),

Rudolf Meyer (C-199/17),

Susanne de Winder (C-200/17),

Holger Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe ir kt. (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

Brigitte Wittmann (C-226/17),

* Proceso kalba: vokiečių.

Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz (C-254/17),
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce ir kt. (C-274/17),
Friedemann Schoen (C-275/17),
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer ir kt. (C-278/17),
Thomas Kiehl (C-279/17),
Ralph Eßer (C-280/17),
Thomas Schmidt (C-281/17),
Werner Ansorge (C-282/17),
Herbert Blesgen (C-283/17),
Simone Künnecke ir kt. (C-284/17),
Marta Gentile (C-285/17),
Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell ir kt. (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe ir kt. (C-291/17),
EUflight.de GmbH (C-292/17)

prieš

TUIfly GmbH

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija)

kuri sudaro kolegijos pirmininkas L. Bay Larsen, teisėjai J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (pranešėjas) ir M. Vilaras,

generalinis advokatas E. Tanchev,

posėdžio sekretorius R. Schiano, administratorius,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– T. Neufeldt ir kt. ir E. Schmeer, atstovaujamų *Rechtsanwalt* P. Degott,

- I. Wallmann, atstovaujamo *Rechtsanwalt* M. Kleinmann,
 - H. Schlosser ir N. Schlosser, R. Lorenz ir P. Sprecher, F. Schoen ir B. Schoen bei *EUflight.de GmbH*, atstovaujamų *Rechtsanwälte* H. Deussen ir M. Diekmann,
 - B. Wittmann, atstovaujamos *Rechtsanwalt* R. Weist,
 - R. Wittmann, atstovaujamo *Rechtsanwalt* M. Michel,
 - paties R. Eßer,
 - W. Ansorge ir H. Blesgen, atstovaujamų *Rechtsanwältin* J. Lucar-Jung,
 - S. Künnecke ir kt., atstovaujamų *Rechtsanwalt* C. Steding,
 - *TUIfly GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* P. Kauffmann ir K. Witt,
 - Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze, M. Hellmann ir M. Kall,
 - Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos E. de Moustier ir I. Cohen,
 - Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,
 - Europos Komisijos, atstovaujamos K.-P. Wojcik, K. Simonsson ir N. Yerrell,
- atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2018 m. sausio 25 d. posėdžiui,
- susipažinęs su 2018 m. balandžio 12 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
- priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimo.
- 2 Šie prašymai priimti prejudicinį sprendimą pateikti nagrinėjant keleivių ir oro vežėjos *TUIfly GmbH* ginčą dėl to, kad ši bendrovė atsisakė šiems keleiviams, kurių skrydis buvo atidėtas ilgam laikui, išmokėti kompensacijas.

Teisinis pagrindas

- 3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 4, 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(1) [Sąjungos] veiksmams oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

<...>

(4) Todėl [Sąjunga] turėtų sugriežtinti [1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 295/91, nustatančiu bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliariu oro transportu taisykles (OL L 36, 1991, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306)] nustatytus apsaugos standartus, siekiant suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.

<...>

(14) Kaip ir pagal [1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, Europos bendrijos vardu patvirtintos 2001 m. balandžio 5 d. Sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491)], skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Oro vežėjai, kurie to nepadaro, turėtų išmokėti keleiviams kompensacijas, išskyrus atvejus, kai skrydžiai atšaukiami dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

(15) Turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.“

4 Šio reglamento 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nurodyta

„1. Atšaukus skrydį:

<...>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdančias oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

- i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;
- ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;
- iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

<...>

3. Skrydį vykdančias oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

5 Šio reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje numatyta:

„Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

- a) 250 eurų visų 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

c) 600 eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

<...>“

Pagrindinės bylos ir prejudiciniai klausimai

- 6 Visi ieškovai pagrindinėse bylose užsisakė iš *TUIfly* skrydžius, kuriuos ši vežėja turėjo vykdyti 2016 m. spalio 3–8 d.
- 7 Kaip matyti iš nutarčių dėl prašymų priimti prejudicinį sprendimą, visi šie skrydžiai arba vėlavo, arba atvykimas buvo atidėtas trims ar daugiau valandų dėl itin didelio skaičiaus *TUIfly* darbuotojų neatvykimo į darbą dėl laikinojo nedarbingumo po to, kai 2016 m. rugsėjo 30 d. šios oro vežėjos vadovybė informavo savo darbuotojus apie įmonės restruktūrizavimo planus.
- 8 Iš šių nutarčių taip pat matyti, kad, nors įprastai laikinai nedarbingi būna apie 10 % *TUIfly* darbuotojų, ši procentinė dalis gerokai padidėjo laikotarpiu nuo 2016 m. spalio 1 d. iki spalio 10 d.: skrydžių įgulos narių laikinasis nedarbingumas padidėjo nuo 34 % iki 89 %, o keleivių salono įgulos narių – nuo 24 % iki 62 %.
- 9 Taigi 2016 m. spalio 3 d. *TUIfly* visiškai atsisakė pradinio skrydžių tvarkaraščio, naudojosi kitų oro vežėjų užsakomaisiais skrydžiais ir atšaukė iš atostogų atostogaujančius darbuotojus.
- 10 Vis dėlto 2016 m. spalio 3 d. dėl minėto darbuotojų nedarbingumo 24 skrydžiai buvo atidėti ilgam laikui. 2016 m. spalio 4 d. 29 skrydžiai buvo atidėti ilgam laikui, o 7 – atšaukti. Nuo 2016 m. spalio 5 d. buvo atšaukta didelė dalis skrydžių. 2016 m. spalio 7 ir 8 d. *TUIfly* atšaukė visus skrydžius iš Vokietijos.
- 11 2016 m. spalio 7 d. vakare *TUIfly* vadovybė savo darbuotojams pranešė, kad su darbuotojų atstovais buvo pasiektas susitarimas.
- 12 Atsižvelgdama į šią padėtį, kurią ji vertino kaip „ypatingas aplinkybes“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, *TUIfly* atsisakė ieškovams pagrindinėse bylose išmokėti kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje ir 7 straipsnyje, kaip juos yra išaiškinęs Teisingumo Teismas.

Bylos C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ir C-291/17

- 13 Bylose C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ir C-291/17 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas, Vokietija), pažymi, kad pagal Vokietijos teismų jurisprudenciją įgulos nario liga, bent jau kai ji nėra išorinio trečiųjų šalių sabotazo pasekmė, ir dėl jos kilusi būtinybė pakeisti darbuotoją kitu nelaikoma „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

- 14 Nors tas teismas kelia klausimą dėl galimybės faktinės situacijos, dėl kurių kilo jo nagrinėjami ginčai, laikyti „ypatingomis aplinkybėmis“, nes šios situacijos susijusios su nedarbingumo lygiu, kuris nėra būdingas įprastai oro vežėjo veiklai, tačiau, kaip tvirtina atsakovė, susiklosto, kai patys darbuotojai ryžtasi „laukiniam streikui“ arba boikotui, jis mano, jog nagrinėjamu atveju reikia daryti išvadą, kad nėra jokių „ypatingų aplinkybių“.
- 15 Iš tiesų, viena vertus, minėtas teismas pabrėžia, kad pagrindinėse bylose aptariama oro vežėja, pranešdama apie įmonės restruktūrizavimo priemonės, galbūt pati prisidėjo prie tokio nedarbingumo lygio. Kita vertus, nors dauguma Vokietijos teismų pripažįsta „ypatingų aplinkybių“ buvimą tiek vidaus, tiek išorinio streiko atveju, *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) nagrinėjamų ginčų aplinkybėmis darbuotojai neatvyko į darbą dėl kai kuriems atitinkamo oro vežėjo darbuotojams skirto raginimo neatvykti į darbą dėl laikinojo nedarbingumo, taigi šis neatvykimas į darbą oficialiai nesiejamas su profesinės sąjungos veiksmais. Todėl tokie kolektyviniai veiksmai skiriasi nuo oficialaus streiko ir turi būti laikomi „laukiniu streiku“, kuriam netaikoma profesinių sąjungų laisvė.
- 16 Be to, jeigu aplinkybės, susijusios su prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamais ginčais, turi būti laikomos „ypatingomis aplinkybėmis“, tas teismas kelia klausimą, ar tos aplinkybės turi būti pripažintos tik dėl skrydžių, kuriems padaryta įtaka, ar taip pat gali būti pripažintos dėl skrydžių, vykdomų jau susiklosčius šioms „ypatingoms aplinkybėms“, ir dėl to atitinkami oro vežėjai gali atsisakyti išmokėti kompensacijas paskesnių skrydžių, kuriems turėjo įtakos galima skrydžių reorganizacija, atlikta po minėtų „ypatingų aplinkybių“ susiklostymo.
- 17 Šiuo aspektu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo skirtingą Vokietijos teismų jurisprudenciją. Vis dėlto jis mano, jog atsižvelgiant į Sąjungos teisės aktų leidėjo valią, įtvirtintą Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamojoje dalyje, ir į 2012 m. spalio 4 d. Sprendime *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604) suformuotą jurisprudenciją galima konstatuoti, kad oro vežėjas gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalimi tik dėl skrydžio, kuriam įtakos turi atitinkamos „ypatingos aplinkybės“.
- 18 Šiomis aplinkybėmis *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) nutarė sustabdyti bylų nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar skrydį vykdančio oro vežėjo didelės personalo dalies, kuri yra reikšminga skrydžiams vykdyti, nebuvimas darbe dėl laikinojo nedarbingumo laikomas [„ypatingomis aplinkybėmis“] pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį? Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: kokią procentinę dalį turi sudaryti į darbą neatvykę darbuotojai, kad tok[ios] aplinkyb[ės] būtų pripažint[os] [„ypatingomis“]?
 2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai: ar skrydį vykdančio oro vežėjo personalo dalies, kuri yra reikšminga skrydžiams vykdyti, spontaniškas neatvykimas į darbą dėl streiko, kuris yra neteisėtas pagal darbo teisę ir kolektyvinę sutartį („laukinis streikas“), laikytinas [„ypatingomis aplinkybėmis“] pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį? Jei į antrąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: kokią procentinę dalį turi sudaryti į darbą neatvykę darbuotojai, kad tok[ios] aplinkyb[ės] būtų pripažint[os] „ypating[omis]“?
 3. Jei į pirmąjį arba antrąjį klausimus būtų atsakyta teigiamai: ar tok[ios] ypating[os] aplinkyb[ės] turi būti susiklosčius[ios] tuo metu, kai atšaukiamas skrydis, ar skrydį vykdančio oro vežėjas verslo sumetimais turi teisę parengti naują skrydžių tvarkaraštį?
 4. Jei į pirmąjį arba antrąjį klausimus būtų atsakyta teigiamai: su kuo susijusi galimybės išvengti sąvoka – su pačiomis „ypatingomis aplinkybėmis“, ar su jų atsiradimo pasekmėmis?“

Byla C-292/17

- 19 Byloje C-292/17 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija), pažymi, jog 2012 m. spalio 4 d. Sprendime *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604) Teisingumo Teismas nusprendė, kad, atsisakius vežti keleivį skrydžiu, kuriam streikas neturėjo įtakos, tam, kad vietoje jo būtų vežamas kitas keleivis, kurio ankstesniam skrydžiui streikas turėjo įtakos, turi būti išmokėta kompensacija. Tačiau tas sprendimas nebūtinai gali būti pritaikytas skrydžio atšaukimo byloje, nes Reglamente Nr. 261/2004 nenumatyta galimybė vežėjui remtis „ypatingomis aplinkybėmis“, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti kompensaciją atsisakymo vežti atveju.
- 20 Vis dėlto tas teismas konstatavo, kad pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį reikalaujama, kad atitinkamas skrydis būtų atšauktas dėl „ypatingų aplinkybių“, taigi, kad egzistotų minėtos aplinkybės ir to atšaukimo priežastinis ryšys. Skrydžio atšaukimas ne dėl darbuotojų laikinojo nedarbingumo, bet dėl skrydžius vykdančio oro vežėjo sprendimo reorganizuoti visus savo skrydžius atsižvelgiant į šią aplinkybę neleidžia minėto skrydžio atšaukimo tiesiogiai priskirti tai aplinkybei. Toks minėto reglamento 5 straipsnio 3 dalies aiškinimas gali būti grindžiamas jo 15 konstatuojamąja dalimi, pagal kurią „ypatingos aplinkybės“ turi turėti įtakos konkrečiam skrydžiui.
- 21 Šiomis aplinkybėmis *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar skrydžio atšaukimas laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, ir tais atvejais, kai aplinkybės (šiuo atveju „laukinis streikas“ arba „susirgimų banga“) su aptariamu skrydžiu susijusios tik netiesiogiai, nes dėl šių aplinkybių oro vežėjas perdarė visą skrydžių tvarkaraštį ir dėl to konkretus skrydis atšauktas planuotai?
2. Ar oro vežėjas gali nemokėti kompensacijos, kaip nurodyta Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje, ir tuomet, kai aptariamą skrydį būtų buvę galima vykdyti, jei nebūtų perdarytas tvarkaraštis, nes į šį skrydį paskirta įgula būtų galėjusi dirbti, jei dėl tvarkaraščio perdarymo nebūtų buvusi paskirta į kitus skrydžius?“
- 22 2017 m. gegužės 10, 18 ir 29 d. Teisingumo Teismo pirmininko sprendimais bylos C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ir C-290/17–C-292/17 buvo sujungtos, kad būtų bendrai vykdoma žodinė proceso dalis ir priimtas sprendimas.

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl klausimų bylose C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ir C-291/17

- 23 *TUIfly* teigia, kad *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateikti pirmasis, trečiasis ir ketvirtasis klausimai yra nepriimtini. Pirmuoju klausimu, kiek juo siekiama gauti paaiškinimų dėl nedarbingumo lygio, leidžiančio konstatuoti „ypatingas aplinkybes“, kišamasi į faktines aplinkybes nagrinėjančio teismo kompetencijos sritį. Trečiasis klausimas neturi jokio ryšio su ginčais pagrindinėse bylose, nes *TUIfly* neparengė naujo skrydžių tvarkaraščio dėl „su ja susijusių ekonominių priežasčių“, o tik reorganizavo savo skrydžius, neatsižvelgdama nei į sąnaudas, nei į tokias ekonomines priežastis. Galiausiai ketvirtasis klausimas yra pernelyg abstraktus.

- 24 Šiuo aspektu reikia priminti, kad pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją nacionalinio teismo pateiktiems klausimams dėl Sąjungos teisės aiškinimo, atsižvelgiant į jo paties nustatytas faktines aplinkybes ir teisės pagrindus, kurių tikslumo Teisingumo Teismas neprivalo tikrinti, taikoma svarbos prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prašymo, tik jei akivaizdu, kad prašymas išaiškinti Sąjungos teisę visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar dalyku, kai problema hipotetinė arba kai Teisingumo Teismui nežinomos faktinės aplinkybės ar teisiniai pagrindai, būtini, kad jis galėtų naudingai atsakyti į jam pateiktus klausimus (2018 m. vasario 28 d. Sprendimo *ZPT*, C-518/16, EU:C:2018:126, 19 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 25 Nagrinėjamu atveju reikia konstatuoti, kad *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pirmuoju klausimu siekiama, kad Teisingumo Teismas išaiškintų sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, atsižvelgiant į pagrindinėse bylose nagrinėjamas faktines aplinkybes. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo nustatytų faktinių aplinkybių kvalifikavimas pagal Sąjungos teisę reiškia šios teisės aiškinimą, kuris patenka į Teisingumo Teismo jurisdikciją pagal SESV 267 straipsnyje nustatytą procedūrą (2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimo *Asociación Profesional Elite Taxi*, C-434/15, EU:C:2017:981, 20 punktą).
- 26 Dėl kritikos, pateiktos dėl *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) trečiojo klausimo, reikia priminti, jog šio sprendimo 24 punkte minėtos svarbos prezumpcijos negali paneigti vien tai, kad viena iš pagrindinių bylų šalių ginčija tam tikrus faktus, susijusius su ginčais pagrindinėse bylose, kurių tikslumo Teisingumo Teismas neprivalo tikrinti ir nuo kurių priklauso tų ginčų dalyko apibrėžimas (2016 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Breitsamer und Ulrich*, C-113/15, EU:C:2016:718, 34 punktą ir nurodyta jurisprudencija).
- 27 Galiausiai negalima konstatuoti, kad *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateiktas ketvirtasis klausimas yra abstraktus, nes jis tiesiogiai susijęs su ginčo pagrindinėje byloje dalyku, taigi nėra hipotetinis. Iš tiesų juo siekiama, kad Teisingumo Teismas, jeigu atsakymas į *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pirmąjį ar antrąjį klausimą būtų teigiamas, išaiškintų sąlygas, kuriomis oro vežėjai gali būti atleisti nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį.
- 28 Taigi reikia atmesti *TUIfly* prieštaravimus dėl *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateiktų pirmojo, trečiojo ir ketvirtojo klausimų priimtumo.

Dėl esmės

Dėl dviejų pirmųjų klausimų bylose C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ir C-291/17 ir klausimų byloje C-292/17, kiek jie susiję su „ypatingų aplinkybių“ kvalifikavimu

- 29 Pirmaisiais ir antraisiais klausimais bylose C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ir C-291/17 ir klausimais byloje C-292/17, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad reikšmingos orlaivių įgulų narių dalies spontaniškas neatvykimas į darbą („laukinis streikas“), kaip antai nagrinėjamas pagrindinėse bylose, patenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip jos suprantamos pagal tą nuostatą.

- 30 Šiuo aspektu primintina, kad skrydžio atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui, t. y. trims ar daugiau valandų, atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė numatyti kitokias pareigas, oro transporto vežėjams tenkančias pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalį (2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 19 punktas ir nurodyta jurisprudencija).
- 31 Pagal šio reglamento 14 ir 15 konstatuojamąsias dalis ir 5 straipsnio 3 dalį, nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviams Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas arba atvykimas atidėtas trims ar daugiau valandų dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ėmusi visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti (2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 20 punktas ir nurodyta jurisprudencija).
- 32 „Ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, gali būti laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti (2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 22 punktas ir nurodyta jurisprudencija).
- 33 Pagal minėto reglamento 14 konstatuojamąją dalį tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia dėl streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklai.
- 34 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau turėjo galimybę patikslinti, kad toje konstatuojamojoje dalyje nurodytos aplinkybės nebūtinai automatiškai yra atleidimo nuo Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte numatytos pareigos mokėti kompensaciją pagrindai (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 22 punktą), dėl to kiekvieni atveju reikia vertinti, ar jos atitinka šio sprendimo 32 punkte nurodytas dvi kumuliacines sąlygas.
- 35 Iš tiesų iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad kiekvienas netikėtas įvykis nebūtinai turi būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal pirmesnę punktą, tačiau galima pripažinti, kad toks įvykis yra būdingas įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai (šiuo klausimu žr. 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 42 punktą).
- 36 Be to, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 tikslą, kaip matyti iš jo 1 konstatuojamosios dalies, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir į tai, kad šio reglamento 5 straipsnio 3 dalimi nukrypstama nuo keleivių teisės į kompensaciją skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju principo, sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip jos suprantamos pagal pastarąją straipsnio dalį, turi būti aiškinama griežtai (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 20 punktą).
- 37 Būtent atsižvelgiant į šias aplinkybes reikia nustatyti, ar „laukinis streikas“, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėse bylose, gali būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.
- 38 Nagrinėjamu atveju iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos matyti, kad atitinkamos oro vežėjos darbuotojų „laukinis streikas“ kilo šiai vežėjai netikėtai pranešus apie įmonės restruktūrizavimą. Dėl šio pranešimo maždaug savaitę laiko orlaivių įgulų narių nedarbingumo lygis buvo itin didelis po to, kai raginimą paskelbė ne įmonės darbuotojų atstovai, bet spontaniškai patys darbuotojai, kurie į darbą neatvyko dėl laikinojo nedarbingumo.
- 39 Taigi neginčijama, kad *TUIfly* darbuotojai pradėjo šį „laukinį streiką“ siekdami pareikšti savo reikalavimus, šiuo atveju susijusius su restruktūrizavimo priemonėmis, apie kurias pranešė šios oro vežėjos vadovybė.

- 40 Kaip savo rašytinėse pastabose teisingai pažymėjo Europos Komisija, įmonių restruktūrizavimas ir reorganizavimas yra įprastos jų valdymo priemonės.
- 41 Taigi oro vežėjams vykdant veiklą paprastai gali kilti nesutarimų ar net konfliktų su jų darbuotojais ar šių darbuotojų dalimi.
- 42 Taigi šio sprendimo 38 ir 39 punktuose nurodytomis aplinkybėmis rizika, kylanti dėl tokių priemonių socialinių pasekmių, turi būti laikoma būdinga įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai.
- 43 Taip pat negalima laikyti, kad pagrindinėse bylose aptariamo „laukinio streiko“ atitinkamas oro vežėjas negali realiai valdyti.
- 44 Be to, kad šis „laukinis streikas“ kilo dėl minėto oro vežėjo sprendimo, pažymėtina, kad, nepaisant didelio nedarbingumo lygio, nurodyto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo, minėtas „laukinis streikas“ buvo nutrauktas šiam vežėjui sudarius susitarimą su darbuotojų atstovais.
- 45 Taigi toks streikas negali būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, kad skrydį vykdantis oro vežėjas galėtų būti atleistas nuo pareigos mokėti kompensaciją, numatytą šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje.
- 46 Šios išvados negali paneigti tai, kad minėti kolektyviniai veiksmai pagal taikytinus Vokietijos socialinės teisės aktus turi būti laikomi „laukiniu streiku“, nes profesinė sąjunga jo oficialiai neinicijavo.
- 47 Iš tiesų, jeigu, siekiant nustatyti, ar streikai turi būti laikomi „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, būtų daromas skirtumas tarp streikų, kurie remiantis taikytina nacionaline teise yra teisėti, ir streikų, kurie nėra tokie, keleivių teisė į kompensaciją taptų priklausoma nuo kiekvienos valstybės narės socialinės teisės, ir taip būtų pažeisti Reglamento Nr. 261/2004 tikslai, nurodyti jo 1–4 konstatuojamosiose dalyse, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir lygiavertes oro vežėjo veiklos sąlygas Sąjungos teritorijoje.
- 48 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į du pirmuosius klausimus bylose C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ir C-291/17 ir klausimus byloje C-292/17 reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad reikšmingos orlaivių įgulų narių dalies spontaniškas neatvykimas į darbą („laukinis streikas“), kaip antai nagrinėjamas pagrindinėse bylose, dėl to, kad skrydžius vykdantis oro vežėjas netikėtai pranešė apie įmonės restruktūrizavimą, po to, kai raginimą paskelbė ne įmonės darbuotojų atstovai, bet spontaniškai patys darbuotojai, kurie į darbą neatvyko dėl laikinojo nedarbingumo, nepatenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

Dėl trečiojo ir ketvirtojo klausimų bylose C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ir C-291/17 ir klausimų byloje C-292/17, kiek jie susiję su pagrindinėse bylose nagrinėjamų faktinių aplinkybių kvalifikavimo kaip „ypatingų aplinkybių“ pasekmėmis

- 49 Atsižvelgiant į atsakymus į pirmąjį ir antrąjį klausimus bylose C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ir C-291/17, nereikia atsakyti į trečiąjį ir ketvirtąjį klausimus tose pačiose bylose ir klausimus byloje C-292/17, kiek jie susiję su pagrindinėse bylose nagrinėjamų faktinių aplinkybių kvalifikavimo kaip „ypatingų aplinkybių“ pasekmėmis.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 50 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad reikšmingos orlaivių įgulų narių dalies spontaniškas neatvykimas į darbą („laukinis streikas“), kaip antai nagrinėjamas pagrindinėse bylose, dėl to, kad skrydžius vykdantis oro vežėjas netikėtai pranešė apie įmonės restruktūrizavimą, po to, kai raginimą paskelbė ne įmonės darbuotojų atstovai, bet spontaniškai patys darbuotojai, kurie į darbą neatvyko dėl laikinojo nedarbingumo, nepatenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

Parašai.